Ceny ropy powracją do zwyżek po spadkach w ubiegłym tygodniu.

Na giełdach ropy w USA wzrost cen surowca, po spadkach w ubiegłym tygodniu. Arabia Saudyjska i Rosja zamierzają kontynuować mniejsze dostawy ropy na giełdy paliw pomimo wysokich cen surowca - podają maklerzy.
Baryłka ropy West Texas Intermediate w dostawach na luty na giełdzie paliw NYMEX w Nowym Jorku jest wyceniana po 63,57 USD, po zwyżce o 20 centów.
Brent w dostawach na marzec na giełdzie paliw ICE Futures Europe w Londynie drożeje o 24 centy do 68,85 USD za baryłkę.
OPEC od początku 2017 r. miał dostarczać na światowe rynki mniej ropy o 1,2 mln baryłek dziennie, a Rosja - o 300 tys. b/d. - tak zakładała podpisana kilkanaście miesięcy temu umowa. Obowiązuje ona do końca 2018 r.
Działania OPEC i innych dostawców ropy miały na celu m.in. poprawę notowań ropy i ustabilizowanie sytuacji na linii podaż - popyt na ropę.
Minister energii Arabii Saudyjskiej Khalid Al-Falih powiedział w weekend w wywiadzie dla TV Bloomberg, że mniejsze dostawy ropy powinny zostać utrzymane w 2018 r., a równowaga na rynkach ropy może być osiągnięta w 2019 r.
Aleksander Nowak, minister energii Rosji, zadeklarował, że Rosja jest gotowa współpracować z OPEC kiedy wygasną obecnie obowiązujące umowy o niższych dostawach ropy.
"Takie deklaracje o kontynuowaniu niższych dostaw ropy będą wpływać na utrzymanie przez surowiec podwyższonych notowań w tym roku" - mówi David Lennox, analityk rynku surowców w Fat Prophets w Sydney.
"Wywiązywanie się OPEC z przyjętych postanowień jest doskonałe. Jedynym ograniczeniem do dalszych mocniejszych wzrostów cen ropy może być reakcja amerykańskich producentów ropy z łupków" - dodaje.
W ub. tygodniu ropa w USA staniała już o 1,5 proc., a Brent na ICE straciła 1,8 proc.

Źródło pap.pl

Eksperci: polski podatek dla stoczni może pogorszyć pozycje fińskich firm.

Zachęta podatkowa dla polskich stoczni w postaci 1 proc. ryczałtu od sprzedaży lub przebudowy statków wpływa na konkurencję w regionie Bałtyku; reguły gry powinny być takie same dla wszystkich – ocenili fińscy komentatorzy w sobotniej audycji radiowej.
Fiński państwowy nadawca informacyjny Yle odnotował, że na początku tygodnia Komisja Europejska zaczęła formalnie badać sprawę polskich przepisów umożliwiających przedsiębiorstwom z branży stoczniowej płacenie zryczałtowanego podatku w wysokości 1 proc. Chodzi o podatek od przychodów ze sprzedaży pochodzącej z budowy lub przebudowy statków zamiast powszechnie obowiązującego podatku od osób prawnych płaconego od dochodu (stawka 19 proc. CIT).
Przypomniano, że w Finlandii ogólna stawka podatku dochodowego od przedsiębiorstw wynosi 20 proc., a więc na tle tego polskie rozwiązanie można uznać za „super niski podatek".
Jyrki Heinimaa, dyrektor zarządzający stocznią w fińskim mieście Rauma, uważa, że celem wszystkich rozwiązań tego typu jest uzyskanie przewagi. Na antenie Yle powiedział, że „jeśli w ten sposób chce się uczynić polskie stocznie szczególnie atrakcyjnymi, to z pewnością wpływa to na zainteresowanie przedsiębiorstwem i przez to także na konkurencyjność".
Heinimaa przypomniał, że w regionie Bałtyku konkurencja na rynku zamówień na statki jest twarda, a już sam wcześniejszy niższy poziom cen w Polsce wpłynął na ceny także w Finlandii. Według niego „zachęta podatkowa tylko dodatkowo zwiększy cenową przewagę Polski". Zwrócił także uwagę, że „nie ma potrzeby wprowadzać tego rodzaju rozwiązań, jeśli umie się utrzymać rentowną działalność przedsiębiorstwa".

W audycji przypomniano również, że już wcześniej fińskie stocznie straciły zamówienie na rzecz polskich, gdy państwowy operator Finferries zamówił budowę promu hybrydowego właśnie z Polski; statek został zwodowany w 2017 roku.
W Finlandii branża stoczniowa jest jedną z głównych gałęzi przemysłu. W 2017 roku działało osiem stoczni, w większości z nich buduje się nowe statki. Jedynie stocznia w Turku zajmuje się naprawami. Fiński przemysł morski oprócz przedsiębiorców stoczniowych skupia także producentów z branży technologii morskich, w tym projektantów i dostawców oprogramowania i systemów. 90 proc. produkcji branży jest eksportowana.
Jukka Lehtonen, ekspert Konfederacji Fińskiego Przemysłu (EK) w dziedzinie prawa konkurencji, uważa, że „nie wygląda to zbyt dobrze, jeśli jednym uczestnikom rynku przyznaje się niższą stawkę podatkową niż konkurentom". W wywiadzie zwrócił uwagę, że jeśli taka niższa stawka zostanie uznana za pomoc publiczną niezgodną z prawem, to wtedy można od jej odbiorcy dochodzić zwrotu nieuiszczonej kwoty wraz z odsetkami.
Badana przez KE sprawa dotyczy rozwiązania podatkowego przyjętego w ustawie z 2016 roku o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. W akcie tym zaznaczono, że wyboru opodatkowania zryczałtowanym podatkiem od przychodu (zamiast ogólnego 19-proc. CIT od dochodu), można dokonać w okresie obowiązywania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności ryczałtu z rynkiem wewnętrznym. Założono, że z możliwości tej będzie można skorzystać od 1 stycznia 2017 roku, ale przed tą datą KE zgody nie wydała; Polska zgłosiła UE tego rodzaju środek pomocowy w grudniu 2016 roku.
15 stycznia 2018 roku KE wydała komunikat, w którym poinformowała, że nie kwestionuje prawa Polski do decydowania o własnym systemie podatkowym, jednak zgodnie z Traktatem o Unii Europejskiej musi zweryfikować, czy system podatkowy jest zgodny z unijnymi zasadami pomocy państwa i nie przyznaje on „selektywnej korzyści niektórym przedsiębiorstwom względem innych".
Podkreślono, że pomoc zaszkodziłaby stoczniom w UE, które nie kwalifikują się do wsparcia w ramach polskiego systemu podatkowego. „Ponadto pomoc nie wydaje się konieczna, biorąc pod uwagę, że istnieją w Polsce stocznie, które są w stanie konkurować na rynku na podstawie własnych osiągnięć" - zaznaczyła KE.

Źródło: pap.pl

Promy, wycieczkowce i okręty wojenne. Krótki przegląd tego, co aktualnie dzieje się w Pomorskich stoczniach.

Rozwija się produkcja stoczniowa w Gdyni i w Gdańsku. Budowane są nie tylko elementy statków, ale praktycznie całe gotowe do rejsów jednostki. Zamówienia płyną z kraju i z zagranicy.
Przemysł stoczniowy jest jedną z ważniejszych gałęzi pomorskiej gospodarki. W 2016 roku wartość sprzedaży w tej branży wyniosła ponad 11 mld zł. Rośnie również wartość kontraktów na remonty jednostek.

Na straży morskiej granicy

Pod koniec 2017 roku konsorcjum Stocznia Remontowa podpisała z Ministerstwem Obrony umowę na dostawę dla Marynarki Wojennej RP dwóch niszczycieli min klasy Kormoran-II. Będą one zbliżone do okrętu Kormoran, który wszedł do służby 28 listopada 2017 r. Jednostki tej klasy będą przeznaczone do poszukiwania i zwalczania min na obszarze polskiej strefy ekonomicznej na Bałtyku. Będzie również pływać w ramach morskich sił NATO na Morzu Północnym. Nowoczesne uzbrojenie wyprodukowane przez polskie zakłady oraz liczne specjalistyczne urządzenia elektroniczne najwyższej klasy sprawiają, że Kormorany będą przez wiele lat pływać pod biało-czerwoną banderą.

Polsko-francuska współpraca militarna

Okręty wojenne budowane są również w stoczni Crist. 17 stycznia br. suchy dok opuścił częściowo wyposażony okręt patrolowy Dumont d'Urville dla francuskiej marynarki wojennej. Okręt budowany w Gdyni pełnić będzie służbę w zamorskich departamentach Francji. Dzięki zastosowanym rozwiązaniom technicznym patrolowiec

posiada znaczną autonomię i może spędzić na morzach do 250 dni. Bogate wyposażenie przeciwpożarowe i ratunkowe pozwoli na udział w misjach humanitarnych i poszukiwawczych. Okręt wypłynie teraz do Francji, gdzie zostanie ostatecznie wyposażony.

Arktyczne rejsy

Stocznia Crist w Gdyni wyspecjalizowała się w produkcji nietypowych jednostek. Kilka dni temu rozpoczęła się budowa jednostki przeznaczonej dla National Geographic. Będzie to statek wycieczkowy dostosowany do pływania w warunkach arktycznych. W Gdyni zostanie wybudowany częściowo wyposażony kadłub, który zostanie następnie wysłany do Norwegii, gdzie budowa zostanie ukończona. Dzięki specjalnej konstrukcji kadłuba pływanie w ekstremalnych warunkach będzie bezpieczniejsze i tańsze. Kilkadziesiąt kabin będzie komfortowo wyposażonych we wszelkie możliwe udogodnienia. Na statku będą również laboratoria i gabinety dla naukowców.

Hybrydą po Tamizie

Gdańska remontówka nie tylko odnawia statki pasażerskie, ale również buduje nowe. Na stoczni trwają prace nad budową dwóch hybrydowych promów osobowo-samochodowych dla Wielkiej Brytanii. Jednostka będzie pływać pomiędzy Woolwich a North Woolwich we wschodnim Londynie. Armator postawił przed projektantami jednostki wysokie wymagania ekologiczne. Prom oprócz hybrydowego napędu będzie miał zamontowaną instalację oczyszczania spalin. Jednostki na pokład zabiorą 150 pasażerów oraz 45 samochodów. Budowa powinna zakończyć się jeszcze w tym roku.

Zimowe remonty

Gdańska Stocznia Remontowa jest uznaną stocznią, która modernizuje i remontuje promy. W styczniu 2018 roku do Gdańska wpłynęły aż trzy takie jednostki. Promy przejdą w Gdańsku niezbędne przeglądy i remonty. Na jednym z promów zacumowanych przy stoczniowych nabrzeżach trwa montaż napędu na LNG, a na innym montowana jest instalacja ograniczająca emisję spalin.

Źródło: gospodarka morska.pl

Francja odrzuca wymyślny pomysł mostu przez Kanał La Manche.

Francja nazwała "wymyślnym" opisany w piątek 19/01 w brytyjskiej prasie pomysł szefa dyplomacji Borisa Johnsona o wybudowaniu łączącego oba kraje mostu przez , znany także jako La Manche. Francuski minister finansów zaproponował, żeby raczej skupić się na istniejących projektach infrastrukturalnych.

Jak poinformowały w piątek 19/01 dzienniki "The Times" i "The Telegraph", Boris Johnson zasugerował podczas czwartkowych konsultacji brytyjsko-francuskich wybudowanie mostu do Francji przez kanał La Manche.

"Wszystkie pomysły zasługują na rozwagę, nawet te najbardziej wymyślne" - skomentował w radiu Europe 1 francuski minister finansów Bruno Le Maire, dodając, że oba kraje łączy już kanał.

"Mamy już znaczące europejskie projekty infrastrukturalne, których finansowanie jest skomplikowane. Zanim zaczniemy myśleć o kolejnych, skończmy najpierw te sprawy, które już są w toku" - dodał.

Według piątkowych doniesień prasowych podczas spotkania Johnsona z jego francuskim odpowiednikiem Jean-Yves'em Le Drianem obaj ministrowie mieli porozumieć się w sprawie powołania komisji eksperckiej, która zajęłaby się analizą możliwych wspólnych projektów infrastrukturalnych, w tym ewentualnego mostu.

Według źródeł szef brytyjskiej dyplomacji miał przekonywać, że to "kuriozalne", iż oba kraje połączone są jedynie torami kolejowymi obsługującymi połączenie Eurostar, a francuski prezydent Emmanuel Macron miał być z kolei entuzjastycznie nastawiony do pomysłu, mówiąc "zgoda, zróbmy to".

Kanał La Manche ma w najwęższym miejscu około 32 km szerokości i znaczną różnicę poziomów po obu stronach, co wymagałoby zbudowania jednego z najbardziej skomplikowanych mostów na świecie. Obecnie najdłuższy most na świecie Danyang-Kunshan znajduje się w Chinach i ma ponad 164 km.

W czwartek 18/01 w ramach brytyjsko-francuskich konsultacji rządowych z wizytą w Wielkiej Brytanii przebywał prezydent Macron i czołowi ministrowie jego rządu.

Źródło: PAP

Dramatyczna sytuacja pracowników tczewskiej stoczni.

Pracownicy stoczni rzecznej w Tczewie od pół roku nie otrzymują pensji. Firma Admiral Boats SA w kwietniu zgłosiła upadłość do sądu, ale wciąż nie ma terminu rozprawy. Sytuacji w firmie przygląda się też prokuratura. Temat opisuje m. in. "Interwencja" Polsatu. Zaległości w wypłatach pracowniczych szacowane są na ok 300 tys. zł.
- Kiedy przyszedłem do spółki, spółka była w stanie opłakanym, został postawiony warunek doinwestowania spółki, który nie został spełniony, w związku z tym 28 kwietnia 2017 roku został złożony wniosek o ogłoszenie upadłości - wyjaśnia Krzysztof P., prezes zarządu firmy Admiral Boats SA reporterce Polsatu.
Admiral Boats SA z Bojana nabyło stocznię w wyniku trzeciego przetargu na sprzedaż majątku upadłej spółki. Kwota, jaką zaoferował podmiot z Bojana, jest objęta tajemnicą handlową, ale wiadomo, że cena wywoławcza została ustalona na ponad 6 mln zł. Od lipca 2013 roku Admiral Boats rozpoczął prace porządkowe i przygotowawcze do rozpoczęcia produkcji. Tczewska Stocznia Rzeczna istnieje od 1954 roku - do 2010 roku prowadziła produkcję stoczniową, jednak od 2004 w stanie upadłości. Jednostka specjalizowała się w budowie pchaczy, barek rzecznych i kadłubów statków. Uzyskane ze sprzedaży środki mogą być przeznaczone m. in. na spłatę wierzycieli - na koniec 2011 r. zobowiązania spółki wobec wierzycieli wynosiły blisko 11 mln zł. Teraz mówi się nawet o 30-40 mln zł.

Źródło:Tcz.pl

„Poprzedni Zarząd PŻM porzucił kilkadziesiąt milionów dolarów”.

Statek, którego mogło nie być - tak o masowcu "Szare Szeregi" mówi zarządca komisaryczny w Polskiej Żegludze Morskiej.
Paweł Brzezicki przypomniał, że poprzedni zarząd PŻM przerwał budowę zamówionych statków w chińskich stoczniach. Powodem była zła sytuacja firmy.
- Ten statek i kilka następnych - cztery, które w tej chwili są już wykańczane, do odbioru jeszcze w tym roku, zostały porzucone przez poprzedni zarząd. Oczywiście to nie oznaczało, że zostaje kupa stali, pospawana na pochylni w kształcie statku, tylko również porzucenie kilkudziesięciu milionów dolarów - mówi zarządca komisaryczny.
W ciągu ostatniego roku udało się wznowić program inwestycyjny dla Polskiej Żeglugi Morskiej - dodaje Brzezicki.
- Udało się nam doprowadzić do stanu w którym odbieramy wszystkie te statki - mówi Brzezicki. Jeszcze w tej połowie roku flotę PŻM mają zasilić cztery statki. Będą to masowce bliźniacze do "Szarych Szeregów".

Źródło:RadioSzczecinpl

Podczas lotu lepiej zamówić sok zamiast kawy. Czego jeszcze nie dowiesz się os stewardessy?

Woda, z której przygotowywane są ciepłe napoje, jest niedogotowana, ma ok. 80°C, a ponadto pochodzi z beczkowozów, które czyszczone są silną chemią. Dlatego właśnie lepiej zamówić sok zamiast kawy. Czego jeszcze nie mówi nam personel pokładowy?

SĄ LOTY, KTÓRE OD RANA ZAPOWIADAJĄ COŚ ZŁEGO

Wszyscy na swoich miejscach, bagaże załadowane, drzwi zamknięte. W kabinie rozlega się głos kapitana: Szanowni państwo, z przyczyn operacyjnych nasz lot będzie opóźniony. Pasażerowie siedzący przy oknie zaczynają nerwowo pokazywać sobie coś za szybą. Płytę lotniska dziarskim krokiem przemierza mechanik. Ludzie są przerażeni. Jeśli na lotnisku zdarzył się „incydent", to musiała to być bomba, myślą. Jeśli pękła szyba, to w górze wszyscy zostaną wyssani z kabiny. Mechanik przy samolocie oznacza tylko jedno: samolot jest niesprawny! „Są loty, które od początku zapowiadają coś złego" – zdradza Tadeuszowi Zakrzewskiemu była pracownica LOT-u w książce „Stewardesa Justyna". Nie chodzi jednak o katastrofę, lecz o normalne zawirowania w codziennym dniu pracy, kiedy po prostu wszystko idzie jak po grudzie – zabrakło wody w zbiornikach, pasażerowie są wyjątkowo męczący, zapowiada się duże opóźnienie.

Jedna z polskich linii lotniczych postanowiła ocieplić swój wizerunek. Zdecydowano się nakręcić krótkie filmiki ukazujące specyfikę pracy poszczególnych pracowników firmy. Efekty pokazano grupie fokusowej. Gdy nastąpiły sceny z mechanikiem grzebiącym w silniku samolotu, widzowie pobledli. Nagle uświadomili sobie, że samolot to nie bezawaryjny szwajcarski zegarek, lecz maszyna jak każda inna, w której usuwanie drobnych usterek jest na porządku dziennym. Po zaskakującej reakcji odbiorców z projektu szybko się wycofano.

Tymczasem przyczyna wezwania na płytę lotniska mechanika najczęściej jest banalna. Samolot nie odleci nawet przy tak drobnych usterkach jak lekkie uszkodzenie pasów naramiennych dwóch z czterech jump seatów, czyli rozkładanych siedzeń dla załogi. Po każdym lądowaniu przechodzi gruntowny przegląd. Może się jednak zdarzyć, że tuż przed startem nie zapaliła się któraś kontrolka, nie domknął się luk bagażowy, uszkodziła się opona. Pod hasłem „przyczyny operacyjne" może zresztą kryć się także informacja, że na przykład zaciął się papier w drukarce i piloci nie mogli na czas pobrać planów paliwowych. A przecież nie można powiedzieć: Szanowni państwo, proszę uzbroić się w cierpliwość, bo zacięła nam się drukarka.

CZEGO NIE MÓWIĄ, A POWIEDZIEĆ BY CHCIELI

„Niektóre lotniska mają tak krótkie pasy startowe, że niemożliwe jest łagodne lądowanie, niezależnie od tego, jak dobrzy jesteśmy" – broni pilotów w rozmowie z „Reader's Digest" amerykański pilot Joe D'Eon. Paradoksalnie, pozytywny wpływ na zachowanie pasażerów mają lotnicze incydenty. „Kiedyś za podejście do lądowania na innym lotnisku lub krążenie nad lotniskiem, np. z powodu mgły, gwizdano i wyklinano pilota. Teraz ludzie dziękują za bezpieczne lądowanie" – tłumaczy jeden z polskich stewardów. Joe D'Eon demitologizuje kolejny fakt z codziennej pracy pilota: „W kokpicie nie nosimy czapek. W telewizji zawsze pokazują pilotów siedzących za sterami w czapkach. Bardzo nas to bawi".

I choć pracownicy personelu pokładowego zgodnie przyznają, że na pokładzie nie mówią nam zbyt wiele, szybko jednak uspokajają: przed każdym startem odbywa się godzinna odprawa, na której załoga egzaminowana jest z podstawowych procedur bezpieczeństwa, samolot sprawdzany jest kilkakrotnie, także po wyjściu ekipy sprzątającej, zaś piloci dostają nawet dwa różne posiłki, żeby uniknąć ryzyka zatrucia. A to, że na pokładzie, na wszelki wypadek, nigdy nie przyszywa się guzika, to już zupełnie inna historia.

OPÓŹNIONY WYLOT

Opóźnienie to informacja, która najbardziej elektryzuje pasażerów. Co tak naprawdę kryje się pod komunikatem „delayed"? Start może nastąpić w widełkach 15 min. Pięć minut przed i do dziesięciu po planowanej godzinie odlotu. Jeśli w tym czasie nie uda się zebrać wszystkich pasażerów, załadować bagaży, przekazać raportu oraz instrukcji „safety demo", samolot wypada z kolejki (slot) ustalanej przez europejskie Centrum Koordynacji Lotów Eurocontrol z siedzibą w Brukseli. Wówczas musi czekać na wolne miejsce, które mogą obsłużyć oba lotniska (wylotu i przylotu) oraz wszystkie kraje tranzytowe. Bruksela sprawdza, czy po drodze cały czas ktoś się będzie mógł tym samolotem opiekować. Opóźnienie może wynikać też ze spóźnienia grupy pasażerów przesiadkowych.

Co jednak, jeśli wszyscy podróżni znajdują się na pokładzie, a samolot nadal stoi? Częstym argumentem, na który powołuje się kapitan, są przyczyny atmosferyczne. Pasażerowie patrzą przez okno i widzą piękną pogodę. Zaczynają się podejrzenia. „Tak się dzieje cały czas. Jesteśmy w Pittsburghu, lecimy do Philly. Lot będzie opóźniony z powodu pogody. W Pittsburghu słonecznie. Nagle słyszę, jak jeden pasażer mówi do drugiego: Dzwoniłem do kumpla w Philly. Mówi, że u nich też jest pięknie. Tak jakby to był jakiś spisek. Tymczasem pasażerowie nie wiedzą, że w przestrzeni powietrznej pomiędzy Pittsburghiem a Filadelfią szaleje burza" – tłumaczy amerykański pilot Jack Stephan, autor bloga „askthepilot.com". Zdaniem jednego z polskich stewardów dzieje się tak dlatego, że piloci nadużywają argumentu pogody. Zdarza się bowiem, że przyczyna opóźnienia leży po stronie linii lotniczej, a podawany jest komunikat o złych warunkach atmosferycznych.
„Nie znoszę pilotów, którzy kłamią – mówi. – Polscy piloci kłamią. Na Zachodzie nie oszukuje się pasażerów. Nie mówi się na przykład, że nie wylecimy z powodu burzy w Warszawie, bo ludzie wejdą sobie w internet i sprawdzą, że w Warszawie żadnej burzy nie ma". Pasażerów nikt nie informuje też, że w ostatniej chwili przed odlotem pojawił się problem z bagażami.
Walizka bez pasażera nie poleci, pasażer bez walizki – owszem. W jednej z tanich linii lotniczych był samolot, który przy pełnym obłożeniu, na loty trwające powyżej 3 godzin, nie mógł zabrać ani jednej sztuki bagażu – byłby bowiem przeciążony. Torby wypakowywane były na oczach zdezorientowanych podróżujących, których zapewniano, że trwa przeładunek do drugiego bagażnika. Doszło do tego, że grupa golfistów poleciała na tygodniowy turniej do Portugalii bez swoich kijów. Ponieważ lot odbywał się tylko raz w tygodniu, tuż po starcie wiedziano, że zawodnicy cały pobyt spędzą bez sprzętu. Podjęto decyzję o nieprzekazywaniu złej wieści na pokładzie. „A ja bym wolał ich o tym poinformować, żeby wiedzieli, co ich czeka po przylocie" – mówi steward.
W ekstremalnych sytuacjach wylot opóźniają... sami piloci. „Czasem linie lotnicze nie dają nam przerwy na lunch ani nawet czasu, żeby cokolwiek zjeść. Musimy opóźniać wylot, by zdobyć coś do jedzenia" – wyznał pilot jednej z amerykańskich regionalnych linii lotniczych.

NIE WDAWAĆ SIĘ W SZCZEGÓŁY

W ciągu dwudziestu lat pracy stewardesa z uśmiechem na twarzy wita średnio 20 milionów pasażerów. Uśmiech, który prezentuje, nie jest spontanicznym odruchem przeznaczonym specjalnie dla danego pasażera, lecz starannie wystudiowanym grymasem. „Pasażer to po prostu żywy towar, który sam się ładuje" – te mocne słowa padły w jednym z programów telewizyjnych, w którym stewardesy i stewardzi zdradzają prawdę o lataniu. Na pokładzie lepiej poprosić o sok niż o herbatę, bo woda, z której przygotowywane są ciepłe napoje, jest wprawdzie zdatna do picia, ale ma temperaturę zaledwie ok. 80°C i pochodzi z beczkowozów, które czyszczone są silną chemią. Lepiej nie prosić natomiast o dietetyczną colę, jest to bowiem napój najbardziej znienawidzony przez personel pokładowy. „Spośród wszystkich napojów, które serwujemy na wysokości 10 tys. metrów, dietetyczna cola najbardziej się pieni. W czasie kiedy nalewam jedną szklaneczkę, mogłabym obsłużyć trzech pasażerów, którzy zamówili inne napoje" – tłumaczy jedna z pracownic linii lotniczych Heather Poole.
Ogólne zalecenie jest takie, żeby na pokładzie pasażerom mówić jak najmniej. Nie podaje się, że podczas lotu ktoś umarł, tylko ewentualnie źle się poczuł i prowadzona jest reanimacja. Nie tłumaczy się, że pękła szyba w kokpicie, tylko że pojawiła się drobna usterka i trzeba będzie zmienić samolot. Nie zdradza się, że „widoczność wynosi zero", ale napomyka enigmatycznie, że „jest jakaś mgła nad Poznaniem". Heather Poole porusza także szokujący wątek szmuglowania zwłok ludzkich przez pasażerów. „Podróżny z Miami próbował dostać się na pokład samolotu ze zwłokami matki ukrytymi w worku. Dlaczego ktoś miałby robić coś takiego? Bo transport ciała jest drogi! Ceny uzależnione są od miejsca przeznaczenia, ale taka usługa kosztować może nawet 5 tys. dolarów" – pisze. „Nikt oficjalnie nie umiera na pokładzie, chyba że znajdzie się lekarz, który jest w stanie stwierdzić zgon. Wtedy załoga robi wszystko, żeby okazać wrażliwość i szacunek. Niestety większość lotów jest pełna i nie da się przenieść zmarłego do wolnego rzędu siedzeń. Najlepiej przygotowane pod tym względem są linie Singapore Airlines, które mają tzw. kredens trupa, czyli specjalną komorę do przechowywania zwłok".

SZUKANIE OSZCZĘDNOŚCI

Warunki pracy pilotów to temat, który nieustannie powraca w kuluarach. „Prawda jest taka, że jesteśmy wyczerpani. Pracujemy do 16 godzin bez przerwy. To o wiele więcej niż kierowcy ciężarówek, którzy mogą sobie odpocząć na postoju. My nie możemy przysiąść na kolejnej chmurze" – zdradził „Reader's Digest" pilot jednej z największych amerykańskich linii lotniczych. Pasażerowie nie zdają sobie także sprawy, że linie lotnicze bez przerwy wymuszają na pilotach oszczędności. „Jestem pod ciągłą presją zabierania mniejszej ilości paliwa, niż

bym chciał. Linie lotnicze z przyczyn ekonomicznych każą nam tankować na styk. Jeśli trafiam na burzę lub turbulencje, które muszę ominąć, brakuje mi paliwa i muszę awaryjnie lądować na innym lotnisku" – narzeka jeden z amerykańskich pilotów. „Gdy pojawiasz się o siódmej rano na lotnisku, chciałbyś, żeby pilot był wypoczęty i gotowy. Ale czasem umieszczają nas w takich hotelach, że całą noc przewracamy się z boku na bok. Położone są w głoś- nym sąsiedztwie, po podłodze łażą pluskwy" – potwierdza Jack Stephan, kapitan z US Airways. Piloci demitologizują też niektóre lotnicze prawdy. „Ludzie boją się turbulencji, tymczasem jest prawie niemożliwe, żeby turbulencja spowodowała katastrofę" – tłumaczy pilot Patrick Smith. „Unikamy ich nie dlatego, że skrzydło może odpaść, ale dlatego, że są irytujące". Podobnie sprawa ma się z piorunami. „Zostałem trafiony przez piorun dwukrotnie. Większość pilotów to przeżyła. Samoloty są tak zbudowane, żeby przyjąć tę energię. Słyszysz ogromny huk, widzisz wielki błysk i to wszystko. Nie spadasz od razu" – zapewniał w rozmowie z magazynem „Reader's Digest" pilot z Południowej Karoliny. Słowa te znajdują oparcie w statystykach: zaledwie 8 proc. wypadków zdarza się na wysokości przelotowej i tylko 8 proc. spowodowane jest przez przyczyny atmosferyczne. Najczęściej do katastrof dochodzi przy lądowaniu (25 proc.) i podchodzeniu do lądowania (11 proc.) oraz przy starcie (12 proc.), a główną przyczyną są błędy pilotów (54 proc.) (planecrashinfo.com). „Nerwowym polecam loty poranne. W ciągu dnia ciepło wydobywające się z nagrzanej ziemi może powodować popołudniowe burze" – radzi Jerry Johnson, pilot z Los Angeles.

Źródło:Focus.pl

Info OMK.

WYBORY W OMK/ITFna kolejną Kadencję 2018-2022
do wszystkich, którzy nie oddali jeszcze swojego głosu

Zagłosuj, jeżeli jeszcze tego nie zrobiłeś, zakończmy wreszcie wymagany przepisami prawa proces wyborów Twoich przedstawicieli w Twojej Organizacji www.glosowania.omk.org.pl/

Omk

Polska nadal siódma w rankingu FIFA.

Reprezentacja Polski utrzymała wysokie miejsce w rankingu Międzynarodowej Federacji Piłki Nożnej. W porównaniu z poprzednim zestawieniem, drużyna **Adama Nawałki** nadal plasuje się na siódmej lokacie.
W czołówce rankingu nie doszło do żadnych przetasowań. Pierwsze miejsce wciąż zajmują aktualni mistrzowie świata i zwycięzcy ubiegłorocznego Pucharu Konfederacji - Niemcy. Za ich plecami znajdują się Brazylijczycy i Portugalczycy.

Wyżej od "Biało-Czerwonych" notowani są również Argentyńczycy, Belgowie i Hiszpanie. Pierwszą "dziesiątkę" uzupełniają ekipy Szwajcarii, Francji oraz Chile.

Jak w zestawieniu światowej federacji wypadają drużyny, z którymi reprezentacja Polski zmierzy się podczas mundialu w Rosji? Najwyżej notowana jest Kolumbia, która zajmuje 13. miejsce, Senegal jest 24., natomiast Japonia jest 56.

Rank	Team	Total Points	Previous Points	+/-	Positions	+/- Points
1	Germany	**1602** (1601.91)	1602	0		0
2	Brazil	**1483** (1482.53)	1483	0		0
3	Portugal	**1358** (1357.89)	1358	0		0
4	Argentina	**1348** (1348.36)	1348	0		0
5	Belgium	**1325** (1325.29)	1325	0		0
6	Spain	**1231** (1230.83)	1231	0		0
7	Poland	**1209** (1208.96)	1209	0		0
8	Switzerland	**1190** (1190.44)	1190	0		0
9	France	**1183** (1183.3)	1183	0		0
10	Chile	**1147** (1146.73)	1162	0		-15

Źródło: PilkaNozna.

Wydarzyło się 22 stycznia - kalendarium

22 stycznia jest 22 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 343 dni. 22 stycznia jest w Dniem Diadka..
Imieniny obchodzą:

Anastazy, Dobromysł, Dominik, Dorian, Gaudencjusz, Gaudenty, Jutrogost, Kasandra, Laura, Mateusz, Sulisław, Uriel i Wincenty.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1863r. –Wybuchło powstanie styczniowe..

1925 r. – Warszawska Rada Miejska podjęła decyzję o wykupieniu majątków w Okęciu, Paluchu i Służewcu pod budowę lotniska i obiektów sportowych.

1928r. – Otwarto Wysokogórskie Obserwatorium Meteorologiczne Kasprowy Wierch.

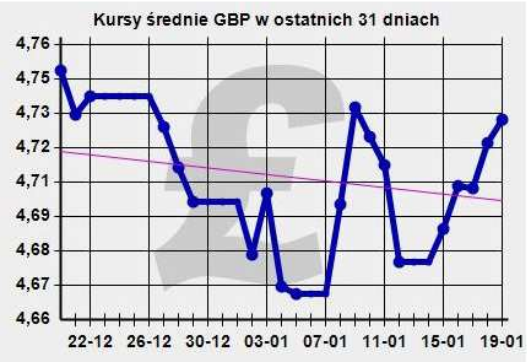
1946 r. – Rada Ministrów wydała dekret o utworzeniu Najwyższego Trybunału Narodowego do osądzenia zbrodniarzy nazistowskich.

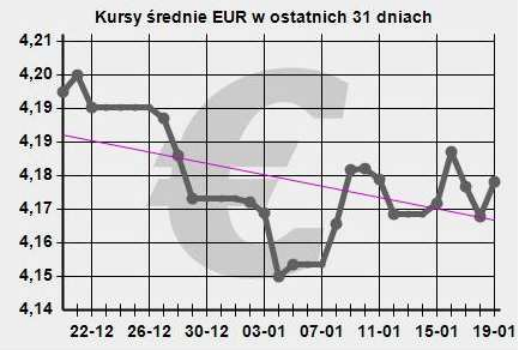
1954 r. – Przy Placu Powstańców Warszawy 7 uruchomiono Doświadczalny Ośrodek Telewizyjny z własnym zespołem dziennikarskim

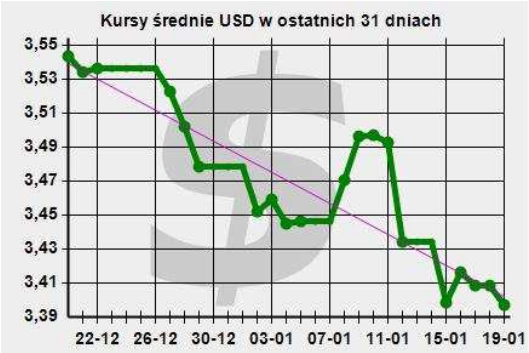
1957r. – W Warszawie został uprowadzony i zamordowany przez nieznanych sprawców 15-letni Bohdan Piasecki, syn Bolesława, lidera przedwojennej ONR Falangi i powojennego stowarzyszenia „PAX" .

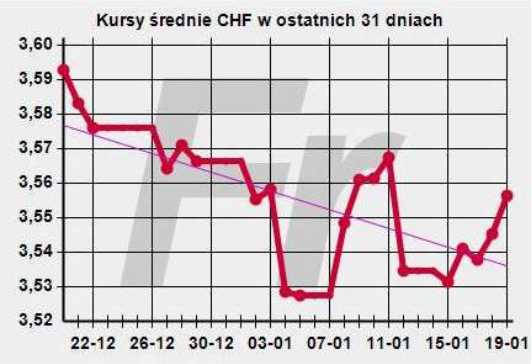
1971r. – Rozpoczął się strajk w Stoczni im. Adolfa Warskiego w Szczecinie.

Kursy walut (kursy średnie NBP)









Crude Oil
TRADE NOW
Risk of capital loss
WTI (NYMEX) Price
End of day Commodity Futures Price Quotes for Crude Oil WTI (NYMEX)
CLH18 - Crude Oil WTI (NYMEX)
CL*1: 63.40
Vol: 1025685
65.00
64.80
64.60
64.40
64.20
64.00
63.80
63.60
63.40
63.20
63.00
62.80
62.60
2000000
1000000
0
16 Jan
17
18
19
22
Select Timeframe: 7 Day
Refresh
Crude Oil Related ETFs: USO, DBO, USL, DNO

Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI:Exchange)
+ WATCHLIST
*Data is delayed | USD
Last | 01/19/2018
1,125.00 -14 (-1.23%)
52 week range
1,125.00 - 1,395.00
1D 5D 1M 3M 6M YTD 1Y 5Y ALL
+ Comparison
1D Display Studies
Expand
1750
1500
1250
1125.00
1000
750
Mar Apr May Jun Jul Aug Sep Oct Nov 2018
SUMMARY NEWS PROFILE
KEY STATS
Day High 1,125.00 Day Low 1,125.00

Rozrywka

6	5				7			
2		4		8	9	6		
		9		2				
	7		1					2
					5			4
8								
5		8	6					
	4		9					7
1			2				9	

c) 2018 OnlineSudoku.pl

		7		9	1	8		6
								7
					8	4		
2		9				1		
							8	
6			9		3		2	
3	7		1		9			
			4			3		
1				8	7		6	

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

• • •

Doktorze, co z moją żoną?
- Nie wygląda to dobrze...
- To wiem! Pytam co z jej zdrowiem?!

• • •

Wierzy wierzy Pan w życie po śmierci? - pyta szef pracownika.
- Tak, proszę Pana - mówi nowoprzyjęty.
- W takim razie wszystko w porządku - mówi szef - Po tym, jak wczoraj wyszedł Pan wcześniej na pogrzeb babci, wpadła tutaj, by Pana zobaczyć.